

5.

Österreichischer Verkehrspsychologiekongress

Verkehrspsychologie  
&  
Verkehrspolitik  
in einem gemeinsamen Europa

5. Dezember 2014

BMVIT | Radetzkystraße 2 | 1030 Wien

**Mit dankenswerter Unterstützung**  
des **Bundesministeriums für Verkehr,  
Innovation und Technologie (bmvit)**  
**sowie**  
des **Berufsverbandes Österreichischer  
Psychologinnen und Psychologen (BÖP)**

Wissenschaftliches Gremium:  
Gregor Bartl, Birgit Bukasa, Werner Ortner,  
Ralf Risser, Bettina Schützhofer

**5. Österreichischer Kongress für Verkehrspsychologie 2014, 05.12.2014, Wien**  
BMVIT, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

**Impressum:**  
**Mag. Bettina Schützhofer**  
**Mag. Stefanie Kacena**  
[office@sicherunterwegs.at](mailto:office@sicherunterwegs.at)

**Druck:**  
**BÖP – Berufsverband Österreichischer Psychologinnen und Psychologen**

**Grußworte  
des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie**

**Alois Stöger**

Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

Sehr geehrte Damen und Herren!

Ein achtsames und verantwortungsvolles Miteinander ist die Basis für die Sicherheit im Straßenverkehr. Die Verkehrspsychologie leistet dabei einen wichtigen Beitrag. Sei es durch präventive Gruppengespräche während der Führerscheinausbildung, oder rehabilitativ, um Unfallbeteiligten den Wiedereinstieg in den Straßenverkehr zu ermöglichen.

Die Aufgaben und Herausforderungen für die Verkehrspsychologie sind dabei in den vergangenen Jahren europaweit gestiegen und vor allem durch die rasant wachsende Verwendung elektronischer Geräte im Straßenverkehr anspruchsvoller geworden. Mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit konsequent zu erhöhen, leisten die Verkehrspsychologinnen und Verkehrspsychologen einen unverzichtbaren Beitrag für unsere Gesellschaft. Denn weniger Verkehrsunfälle bedeuten nicht nur weniger Verletzte, sondern auch weniger Leid und damit mehr Lebensqualität.

In diesem Sinne möchte ich mich bei den Verkehrspsychologinnen und Verkehrspsychologen für ihr tagtägliches Engagement sehr herzlich bedanken und wünsche einen spannenden und inspirierenden Kongress.



Bildrechte: Elisabeth Grebe

Ihr  
**Alois Stöger**  
Bundesminister für Verkehr,  
Innovation und Technologie

**Grußworte  
des Bürgermeisters**

**Dr. Michael Häupl**  
Bürgermeister und Landeshauptmann von Wien



Das Thema Verkehr nimmt in unserer Gesellschaft eine zentrale Rolle ein, das in seiner Gesamtheit wohl nur durch interdisziplinäre Wissenschaften erforscht werden kann. Die verkehrspsychologische Forschung versteht sich als eine solche interdisziplinäre Wissenschaft, die sich vor allem mit dem Erleben und Verhalten des Menschen im Verkehr beschäftigt.

Kaum eine Stadt der Welt ist so eng mit medizinischer Tradition und medizinischem Fortschritt verbunden wie Wien. Die Wiener Schule hat auf vielen Gebieten Weltruf erlangt und das ist für uns Auszeichnung und Verpflichtung zugleich. Als Bürgermeister freut es mich daher, dass der 5. Österreichische Verkehrspsychologiekongress in Wien stattfindet.

Ich wünsche den Teilnehmerinnen und Teilnehmern eine fachlich spannende und erfolgreiche Tagung in Wien und hoffe, dass Sie abseits des Arbeitsprogramms auch die angenehmen Seiten Wiens genießen können.

A handwritten signature in black ink, which appears to read "Michael Häupl". The signature is fluid and cursive.

**Dr. Michael Häupl**  
Bürgermeister und Landeshauptmann von Wien

**Grußworte  
des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie**

**Karin Tuschek**  
bmvit

Sehr geehrte Damen und Herren!

Zum 5. Mal jährt sich nun der Österreichische Kongress für Verkehrspsychologie und das ist sehr erfreulich und wichtig für das Miteinander im Straßenverkehr.

Ich kann mich noch sehr gut an den ersten Kongress im Jahr 2006 in Gmunden erinnern, wo ich bereits alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer begrüßen durfte. Dieser Kongress war der Grundstein für eine sehr gute und inspirierende Zusammenarbeit.

Dass sich dieser so erfolgreich fortsetzt, zeigt auch die Notwendigkeit der Unterstützung der Verkehrspsychologie bei allen Themen des Straßenverkehrs, vor allem auch bei verhaltensverändernden Maßnahmen, die ja das bmvit in regelmäßigen Abständen im Rahmen von Verkehrssicherheitskampagnen versucht so erfolgreich wie möglich umzusetzen und was auch immer wieder gelingt.

Unser Ministerium unterstützt diesen Kongress von Beginn an sehr gerne, da diese gemeinsame Plattform aller Verkehrspsychologinnen und Verkehrspsychologen einen wichtigen Erfahrungsaustausch ermöglicht, und dadurch auch einen immens wichtigen Beitrag für unsere Gesellschaft leistet, denn Unfallvermeidung und damit verbunden weniger Leid, das ist das Ziel.

Ich wünsche allen einen interessanten und anregenden Kongress, bedanke mich für Ihr Engagement und hoffe, dass diese Fachtagung ein fester Bestandteil bleibt.



Ihre

**Karin Tuschek**

Leiterin der Abteilung Präs. 2 -  
Information und Dokumentation, Protokoll

**Grußworte  
der Präsidentin des  
Berufsverbandes Österreichischer PsychologInnen**

**Mag. Dr. Sandra M. Lettner**

Sehr geehrte Damen und Herren!  
Liebe TeilnehmerInnen!

Wir freuen uns ganz besonders, dass wir auch beim bereits 5. Kongress für Verkehrspsychologie knapp 300 TeilnehmerInnen begrüßen dürfen. Das ist eine beeindruckende Anzahl und zeigt, dass die Verkehrspsychologie ein wesentliches und wachsendes Aufgabengebiet innerhalb der Psychologie ist.

Ein zentraler Bereich der verkehrspsychologischen Arbeit ist das Schaffen und Umsetzen zahlreicher Präventionsmaßnahmen, deren Wirksamkeit in der rückläufigen Unfallhäufigkeit sichtbar wird (siehe Statistik Austria).

Vorbildhaft für Europa ist die Qualität der verkehrspsychologischen Nachschulung in Österreich. Die Ihnen vorliegende Zusammenstellung zur verkehrspsychologischen Nachschulung zeigt die Entwicklung und Ergebnisse in beeindruckender Weise auf.

An dieser Stelle möchte ich mich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie für die langjährig bestehende Kooperation und gute Zusammenarbeit bedanken. Mit den gesetzlichen Regelungen im Bereich der Verkehrspsychologie hat der Gesetzgeber einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Sicherheit im Verkehrsleben beigetragen.

Ein herzliches Dankeschön auch an das Leitungsteam der Fachsektion Verkehrspsychologie für das unermüdliche Engagement zur Entwicklung dieser Spezialdisziplin der Psychologie.

Und allen TeilnehmerInnen wünsche ich einen gelungenen und lehrreichen Kongress für Verkehrspsychologie und Verkehrspolitik in einem gemeinsamen Europa.



**Mag. Dr. Sandra M. Lettner**  
Präsidentin des Berufsverbandes Österreichischer  
PsychologInnen

### Grußworte des Verkehrspsychologischen Koordinationsausschusses

**Rainer Christ**

Verkehrspsychologischer Koordinationsausschuss

Sehr geehrte Damen und Herren, geschätzte Kolleginnen und Kollegen!

Der 5. Österreichische Verkehrspsychologiekongress hat sich als Ziel gesetzt, Entwicklungen und Zielsetzungen von „Verkehrspsychologie und Verkehrspolitik in einem gemeinsamen Europa“ zu beobachten und zu erörtern. Er trägt damit der Tatsache Rechnung, dass es für sichere und nachhaltig verträgliche Mobilität keine Insellösungen geben kann und zur Umsetzung nicht nur wissenschaftliche Erkenntnisse, sondern auch politisch strategische Konzepte und Entscheidungen notwendig sind.

Die Stakeholder – Betroffene, Politiker und Wissenschaftler - gehören an einen Tisch, müssen ihre jeweiligen Kompetenzen einbringen, voneinander lernen und gemeinsam Pläne und Lösungen entwickeln. Wenn derartige Prozesse transparent gestaltet werden, haben Lösungen und Konzepte auch höhere Akzeptanz und Wirkung.

Für die Umsetzung ist ein Miteinander der Verkehrspsychologie und Politik unabdingbar und oft müssen dabei auch Widerstände oder kontroversielle Standpunkte überwunden werden. Dieser Kongress soll hierzu beitragen, damit die Errungenschaften der Verkehrspsychologie weiterhin Nutzen stiften und Anerkennung finden.



**Dr. Rainer Christ,**  
Vorsitzender Verkehrspsychologischer  
Koordinationsausschuss

**Grußworte  
des Berufsverbands Österreichischer Psychologinnen und Psychologen**

**Werner Ortner**

Berufsverband österreichischer Psychologinnen und Psychologen

Sehr geehrte Damen und Herren!

In den letzten 100 Jahren hat sich der Verkehr rasend schnell weiterentwickelt. Getragen von neuen Technologien, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen hat die Mobilität ein neues Ausmaß erreicht. Durch die Industrialisierung und Globalisierung steigen die Verkehrsmenge und Verkehrsweite stetig an. Neben der Antriebstechnik, Energiegewinnung und Verkehrsplanung ist die Verkehrssicherheit eines der Hauptproblemfelder, die es zu lösen gilt.

Die Verkehrspsychologie stellt sich dieser Herausforderung. Bereits in den letzten Jahrzehnten wurde ein wesentlicher Beitrag durch Verbesserung der Fahrerausbildung, Lenkerrehabilitation, Eignungsuntersuchungen und Forschung geleistet und zwar nicht nur im Individual-, sondern auch im Personen- und Güterverkehr.

Egal ob Schifffahrt, Flugverkehr, Eisenbahn oder Straße. Risikofaktor bleibt immer der Mensch. Die Verkehrspsychologie hilft dabei, das Verkehrsverhalten zu verstehen, zu optimieren und interdisziplinär Verkehrssysteme und Fahrzeuge entsprechend weiter zu entwickeln. Umfassende Verkehrssicherheitsarbeit benötigt jedoch Rahmenbedingungen, welche nur gemeinsam mit der Politik geschaffen werden können. Der diesjährige Kongress – Verkehrspsychologie & Verkehrspolitik in einem gemeinsamen Europa – soll dabei ein Impulsgeber für die Zukunft sein.



**Mag. Werner Ortner**

Vorsitzender der Fachsektion Verkehrspsychologie  
des Berufsverbandes österreichischer Psychologinnen  
und Psychologen

# 5. Österreichischer Kongress für Verkehrspsychologie 2014, 05.12.2014, Wien

BMVIT, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

## Kongressprogramm

- 08.00-09.00** Registrierung
- 09.00-09.20** Begrüßung  
Rainer Christ (Verkehrspsychologischer Koordinationsausschuss)  
Werner Ortner (BÖP Sektion Verkehrspsychologie)
- 09.20-09.40** Karin Tuschek – bmvit  
Sandra Lettner – BÖP
- 09.40-10.20** **Verkehrspsychologie in der EU**  
Don DeVol (Traffic Psychology International)  
Chair: Rainer Christ
- 10.20-11.00** **Regelbefolgung im Straßenverkehr**  
Jens Schade (TU Dresden)
- 11.00-11.20** Kaffeepause
- 11.20-11.55** **Wahrnehmung und Verhalten**  
Bettina Schützhofer (sicher unterwegs)  
Chair: Birgit Bukasa
- 11.55-12.20** Posterkurzpräsentationen  
Chair: Bettina Schützhofer
- 12.20-13.40** Mittagessen
- 13.40-15.30** **Forschungsprojekt „Der verkehrsauffällige Lenker“**  
Martin Keller (Klinik Valens)  
**Analyseverfahren zur Langzeitüberprüfung der Fahrtauglichkeit**  
Patricia Fous-Zeiner (LPD Wien)  
**ADHS im Straßenverkehr**  
Lucien Nicolay (IPG)  
Chair: Christine Chaloupka-Risser
- 15.30-16.00** Kaffeepause
- 16.00-17.20** **Maßgebliche politische und rechtliche Initiativen in Europa**  
Armin Kaltenecker (KfV)  
**Die Weiterentwicklung der Verkehrspsychologie durch EU-Projekte und die EU-Verkehrspolitik**  
Wolf-Dietrich Zuzan (Gute Fahrt) & Ralf Risser (Factum)  
Chair: Gregor Bartl
- 17.20-17.45** Zusammenfassung, Diskussion & Verabschiedung  
Rainer Christ

## Verkehrspsychologie in der EU

**Don DeVol**

Traffic Psychology International

Traffic Psychology International (TPI) ist eine Initiative deutscher und österreichischer Verkehrspsychologen, denen die Verkehrspsychologie in ihren Ländern nicht nur aus berufsständischer Sicht sehr am Herzen lag und liegt. Erste Überlegungen zur Gründung entstanden im Zusammenhang mit dem Beginn der Kongressreihe „Fit to Drive“ den Jahren 2006 in Berlin und 2007 in Berlin, die von Kollegen des VdTÜV konzipiert wurde.

Es wurde deutlich, dass „Fit to Drive“ zwar als Initialzündung dienen konnte, aber dass nachhaltige Veränderungen in Richtung der Etablierung der Verkehrspsychologie auf europäischer und nationaler Ebene nur durch kontinuierliche Arbeit in den einzelnen EU-Mitgliedsstaaten gelingen können. Als zentraler Ausgangspunkt der Arbeit wurde die 3. EU-Führerscheinrichtlinie betrachtet, in der die Verkehrspsychologie als wissenschaftliche Disziplin nominell so gut wie gar nicht vorkommt. Die Begleitung und Beeinflussung der Entwicklung zur 4. Richtlinie wurden als ein Ziel definiert.

Drei Beispiele der gemeinsamen Arbeit stellen folgende Schwerpunkte dar:

1. Die EU-Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie
2. Die Erarbeitung von Standards für die Ausbildung von Verkehrspsychologen in der EU
3. Die Beteiligung der TPI-Gruppe an EU-Ausschreibungen für Forschungsprojekte

Auch die Besetzung von Working Groups in dem Road User Education Project der CIECA mit DGVP-Kollegen und die Ausrichtung des CIECA-Kongresses „Personal Resources for Safe Driving“ in Berlin durch den VdTÜV und den DVR gibt uns die Möglichkeit die Verkehrspsychologie als wichtigen Baustein der Verkehrssicherheit in den Fokus der Aufmerksamkeit zu rücken.



**DeVol, Dr. Don Milton**

Studium der Psychologie in Deutschland und in den USA (bis 1976), 1982: Promotion zum Dr. phil. Seit 1986 verkehrspsychologischer Gutachter; 1993 Regionalleiter. Ab 2002 Leiter des Bereiches Forschung & Entwicklung beim RWTÜV, danach seit 2004 Leiter des Institutes für Verkehrssicherheit für den TÜV Thüringen. Mitgliedschaft im Fachausschuss „Begutachtung der Fahreignung“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), stellvertretender Federführer der VdTÜV Kommission „Fahreignung“, Vorstandsausschuss „Erwachsene Verkehrsteilnehmer“ des DVR, Fachpsychologe im Bereich Verkehrspsychologie, Vize-Präsident der DGVP, Mitglied des International Council on Alcohol, Drugs & Traffic Safety (ICADTS), Leitungs-Komitee „Traffic Psychology International“ (TPI).

## Regelbefolgung im Straßenverkehr

**Jens Schade**  
TU Dresden

Geschwindigkeitsüberschreitungen sind die häufigsten Regelverletzungen im Straßenverkehr (u.a. Siegrist & Roskova, 2001) und keine Deliktart verursacht mehr Kosten als Geschwindigkeitsunfälle (Hautzinger et al., 2011). Eine Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeit um ein Prozent würde die Zahl der Unfälle mit Verletzten um zwei Prozent, die Zahl der Unfälle mit Schwerverletzten um drei Prozent und die Zahl der Unfälle mit Getöteten um vier Prozent reduzieren (Nilsson, 1982).

Die Wahl der Geschwindigkeit, so auch deren Regelbefolgung, wird von den jeweiligen persönlichen und situativen Bedingungen bestimmt. Dabei hängt sie keineswegs allein von der Regelakzeptanz ab. Geschwindigkeitsüberschreitungen können auch situativ begünstigt sein, z.B. durch eine Straßenbreite und Straßengestaltung, die schnelles Fahren nahelegt (Affordanz) und beim Fahrer durch entsprechende Hinweisreize ein fehlerhaftes Situationsverständnis entstehen lässt (Cohen, 1999). Die Gefährdung wird gering geschätzt, informelle Normen, die diesem Verhalten entgegenstehen, sind oft schwach ausgeprägt, Illegitimitätssignale und damit Barrieren sind eher gering. Vielmehr gibt es häufig eine positive Motivation für Geschwindigkeitsübertretungen - wenn auch differentiell nach Alter, Geschlecht und anderen Einflüssen unterschiedlich. Die Übertretungen werden zudem als kontrollierbar erlebt. Meist überwiegt damit der vermeintliche Gewinn aus zu schnellem Fahren, die Furcht, entdeckt und sanktioniert zu werden. Aus solchen Verstärkungserfahrungen kann sich eine starke Habituation für Geschwindigkeitsübertretungen herausbilden. Insgesamt handelt es sich bei Geschwindigkeitsvergehen dominant um ein Übertretungsproblem mit hoher sozialer Akzeptanz, schwacher (sozialer) Kontrolle und falscher Verstärkung. Allerdings ist auch dieses Verhalten änderbar.

### **Schade, Dr. Jens**

Dr. rer. nat. Jens Schade (geb. 1969) ist Diplom-Psychologe und Leiter des Wahrnehmungslabors des Lehrstuhls Verkehrspsychologie der TU Dresden. Dr. Schade liest Arbeits- und Verkehrspsychologie, Angewandte Psychologie und psychologische Forschungsmethoden in den Studiengängen Psychologie, Verkehrsingenieurwesen und Verkehrswirtschaft. Durchgeführt hat er zahlreiche empirische, meist interdisziplinäre Forschungsprojekte im Auftrag von deutschen Ministerien, der Europäischen Union und industriellen Partnern. Er hat zehn Bücher geschrieben oder herausgegeben und zahlreiche Veröffentlichungen in wissenschaftlichen Zeitschriften und Büchern verfasst, vor allem zu psychologischen Fragen der Mobilität und des Verkehrsverhaltens, Risiko- und Unfallanalysen für verschiedene Verkehrsteilnehmergruppen, Mobilitätsmanagement, Akzeptanz von Innovationen und Möglichkeiten der Einstellungs- und Verhaltensänderung. Dr. Schade ist Mitglied der Sprechergruppe Verkehrspsychologie in der Deutschen Gesellschaft für Psychologie (DGPs) und Vorsitzender des Standing Committee on Traffic Psychology der European Federation of Psychologists (EFPA).



## Wahrnehmung und Verhalten

**Bettina Schützhofer**

sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH

Nicht alles, was wir wahrnehmen können, nehmen wir auch bewusst wahr. Dies würde unsere Verarbeitungskapazitäten übersteigen. Vielmehr selektieren wir nach Interesse, Einstellungen, Erwartungen etc., worauf wir unsere Aufmerksamkeit richten und was somit im Bewusstseinsfokus steht. Manche Dinge können wir aber z.B. aufgrund von entwicklungspsychologischen Besonderheiten, Medikamenteneinfluss etc. aus rein physiologischen Gründen gar nicht wahrnehmen. Im Vortrag wird hier eine Analogie zur Psychologie der Zeugenaussage in Bezug auf „Können“ und „Wollen“ in der Wahrnehmungspsychologie gezogen. In einem weiteren Schritt werden die Implikationen daraus auf das konkrete Verkehrsverhalten, dessen Bewertung sowie Beeinflussbarkeit durch z.B. Einstellungs- und Verhaltenstrainings, Blicktrainings etc. diskutiert. Welche Konsequenzen hat dies für die verkehrspsychologische Arbeit oder die Rechtsprechung?



**Schützhofer, Mag. Bettina**

Seit 1999 im Bereich der Verkehrspsychologie tätig (anerkannte Verkehrspsychologin und Nachschulungsleiterin sowie Ausbilderin gem. FSG-GV und FSG-NV), seit 2004 Lehrbeauftragte an den Universitäten Wien, Graz und Salzburg, seit 2006 Geschäftsführerin der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Untersuchungen GmbH“ und der „sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH“, allgemein beeidete und gerichtlich zertifizierte Sachverständige für Verkehrspsychologie

Tätigkeitsschwerpunkte: Verkehrspsychologische Untersuchungen und Nachschulungen, Verkehrs- und Mobilitätserziehung, Vorträge, Seminare, Forschung und Lehre.

## Forschungsprojekt „Der verkehrsauffällige Lenker“

**Martin Keller**  
Klinik Valens

Da durch Geschwindigkeitsdelikte im Straßenverkehr viele schwerverletzte Verkehrsteilnehmer die Folge sind, hat die Politik in der Schweiz ein Zeichen gesetzt und das „Raser-Gesetz“ am 01.01.2013 verabschiedet. Als Raser-Delikt gilt in jedem Fall, wenn die vorgeschriebene Geschwindigkeit um ca. 60 bis 100 Prozent überschritten wird. In einem ersten Maßnahmenpaket wurde ein Teil des Verkehrssicherheitsprogramms „Via sicura“ durch das Parlament in der Schweiz verabschiedet. Neu werden z.B. Raser-Delikte mit mindestens 2 Jahren Fahrausweisentzug sanktioniert. Weiters kann einem Raser zwischen 1 bis 4 Jahren Gefängnis drohen. Zusätzlich hat die Behörde die Möglichkeit bei groben Verkehrsregelverletzungen das Fahrzeug eines Delinquenten einzuziehen und zu verwerten. Als Raser gilt z.B., wenn jemand innerorts (Signalisation 50 km/h), dies um 50 km/h und mehr überschreitet. Es werden erste Erfahrungen mit dem neuen Gesetz von der Seite der Behörde und der Verkehrspsychologen berichtet.

In einem zweiten Teil des Vortrages wird nach Abschluss der Datenerhebung die Studie „limits2013“ (n=361) zur Impulsivität bei riskantem und geschwindigkeitsbetontem Fehlverhalten vorgestellt. Thomas Wagner und Martin Keller haben einen spezifischen Fragebogen lanciert. In einer früheren Studie wurde eine Rückfallwahrscheinlichkeit für Personen mit Geschwindigkeitsauffälligkeiten von 20 bis 30 Prozent (Keller 2012) in den ersten drei Jahren nach Neu-Zulassung (nach Therapie) gefunden. Es wurden Verkehrsdelinquenten in Deutschland und der Schweiz untersucht. Ausgehend vom heutigen Wissen über die Steuerung von Emotionen (Neurowissenschaften) sind Fragen nach der Impulssteuerung, den Persönlichkeitseigenschaften und der Einstellung anhand spezifischer Fragen eingesetzt worden.

Insgesamt wurden bezüglich Geschwindigkeit auffällige Automobilisten, überwiegend männliche Kraftfahrer, mit Personen der Kontrollgruppe (Personen ohne Eintrag im Zentralregister) untersucht und verglichen. Nach dem Abschluss der Datenerhebung werden interessante Ergebnisse und Korrelationen im Zusammenhang mit Attribution, Affektivität, Regelkonformität und sozialer Erwünschtheit vorgelegt. Weiter wurden korrelative Zusammenhänge zwischen Persönlichkeitsmerkmalen und Verhaltensindizes untersucht.



**Keller, Dr. Martin**

Promovierter Neuropsychologe, seit 1991 in leitender Position in den Kliniken Valens, eigene Praxis und freier Mitarbeiter am Institut für Rechtsmedizin am Kantonsspital St. Gallen, ehemals Vorstand der Vereinigung für Verkehrspsychologie in der Schweiz, 2003 bis 2010 Dozent an der Universität Zürich, Abteilung Neuropsychologie bei Prof. Jäncke, Gründer und Organisator der 9. St. Galler-Tage (seit 2000), 2012 Vorstandsmitglied der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie.  
Tätigkeitsschwerpunkt: Neuropsychologische sowie verkehrspsychologische Diagnostik und Forschung.

## Analyseverfahren zur Langzeitüberprüfung der Fahrtauglichkeit

**Patricia Fous-Zeiner**  
LPD Wien

1. Vorgangsweise bei alkoholauffälligen Lenkern: Im Vordergrund der Begutachtung steht die Langzeitüberwachung von Lenkern nach Alkoholdelikten. Es werden biologische Marker wie CDT, GGT und MCV angewendet, um sekundäre Veränderungen im Körper nach hohem Alkoholkonsum nachzuweisen. Keiner dieser Werte trifft aber eine direkte Aussage über den tatsächlichen Konsum. Es ist bekannt, dass es Personen gibt, die erbgenetisch bedingt trotz hohem Alkoholkonsum keine Veränderungen von CDT aufweisen. Dies gilt im gleichen Maße für die Beurteilung von GGT. Auch bei hohem Alkoholkonsum ist nicht zwingend mit einer Erhöhung der GGT zu rechnen. Außerdem können Veränderungen durch Medikamenteneinnahme oder Leberentzündung entstehen. Gleiches gilt für MCV, welches auch bei makrozytärer Anämie Veränderungen zeigt. Nunmehr werden international vor allem in England, Deutschland und der Schweiz Haaranalysen herangezogen. Die Werte von Ethylglucuronid sind ein direkter Maßstab für den Alkoholkonsum. Da es sich um einen Querschnitt des Trinkverhaltens handelt, können somit einzelne Alkoholexzesse in den letzten Monaten nicht erkannt werden. Das Wachstum des Kopfhaares benötigt etwa 1cm je Monat. Es müssen daher höhere Grenzwerte definiert werden, um das arithmetische Mittel des Gesamtkonsums als Richtwert zu definieren. In den Nachbarländern gilt ein absolutes Alkoholverbot für den Beobachtungszeitraum. Dies inkludiert auch Medikamente auf alkoholischer Basis sowie Homöopathika. Färben und Tönen spielen beim Ergebnis der Haaranalyse eine unwesentliche Rolle. Der Vorteil dieser Methode liegt darin, dass eine direkte Korrelation besteht und nicht auf sekundäre Schäden rückgeschlossen wird.

2. Vorgangsweise bei drogenauffälligen Lenkern: Im Bereich der illegalen Suchtgifte wurden bisher Urinproben im Abstand von 3 Monaten vorgeschrieben. Da bekannt ist, dass Suchtgifte außer Cannabis nach etwa 48 Stunden aus dem Harn verschwunden sind, ist diese Methodik als Langzeitüberwachung nicht optimal geeignet. Insbesondere deshalb, weil der Termin zur Untersuchung schon lange vorher bekannt ist. Außerdem wurden immunologische Tests verwendet, die im Vergleich zur GCMS nur grob orientierend, aber nicht beweissicher sind. Somit wird auch hier versucht, mittels GCMS die Haare zu analysieren. Speicheltests, insbesondere für THC, haben sich bisher nicht bewährt, da Cannabis aus dem Blut nicht speichelgängig ist. Durch den Abstrich wird nur die Oberflächenkontamination nach frischem Konsum ohne Abspülen der Schleimhaut durch Getränke erkannt. International ist eindeutig die Trendwende im Untersuchungsmaterial festzustellen. Das Schneiden von 2mal etwa 8 Stück des Haupthaares führt zu keinen Veränderungen des Aussehens und stellt natürlich keine Körperverletzung wie etwa beim Ausreißen des Haares dar. Schweißtests sowie Tests aus der Tränenflüssigkeit wären zwar theoretische Möglichkeiten, sind aber mangels praktischer Anwendung nicht in Erwägung zu ziehen.

3. Ziele: Die neuen Wege, die uns die Haaranalyse eröffnet, sind für jeden Untersucher sowohl aus ärztlicher als auch aus verkehrspsychologischer Sicht ein neuer, wichtiger Parameter. Durch diesen objektiven Sachbeweis können die im Gespräch getätigten Aussagen überprüft werden. Es kommt somit zu einer Verbesserung der Qualität.

***Fous-Zeiner, Dr. Patricia***



Studium der Humanmedizin an der Universität Wien (Abschluss 2005), Ausbildung zur Ärztin für Allgemeinmedizin bis 03/2009. Seit 2009 Polizeiamtsärztin der LPD Wien, von April bis August 2013 interimistische stellvertretende Chefärztin des Innenministeriums. 2009 Ernennung zur sachverständigen Ärztin gem. § 34 FSG, Absolvierung der Diplomfortbildung „Alkohol und Suchtgift“. 2011 Abschluss der SIAK-Dienstprüfung mit Auszeichnung. Zahlreiche Vortragstätigkeiten für das Fortbildungszentrum Allgemeinmedizin über „Alkohol und Suchtgift in der Praxis“, Vorträge für sachverständige Ärzte gem. § 34 FSG sowie im Ausbildungskurs für Polizeiamtsärzte (Schwerpunkt Alkohorrückrechnungen), div. Studententätigkeit.

## ADHS im Straßenverkehr

Lucien Nicolay  
IPG

Das Lenken eines Fahrzeugs im Straßenverkehr stellt hohe Anforderungen an die Exekutivfunktionen; gerade in den Funktionsbereichen haben aber Erwachsene mit ADHS häufig Probleme. Es besteht empirische Evidenz, dass sich ihre Minderleistungen häufig im Straßenverkehr durch Verkehrsauffälligkeit und Unfälle zeigen; vorhandene Sicherheitskompetenzen werden vor Antritt der Fahrt oder in den Verkehrssituationen nicht aktualisiert.

Kein europäisches Land hat aber bisher generelle Bedenken an der Fahreignung von Personen mit ADHS festgeschrieben, vorausgesetzt, es handelt sich nicht um erwerbsmäßigen Personentransport. Zudem müsste unterschiedlichen Ausprägungen der ADHS-Phänotypen Rechnung getragen werden.

Neben den ADHS-spezifischen Symptomen kommen als zusätzliche Risikofaktoren Begleitsymptome und Folgestörungen hinzu. Die Bedeutung der klinischen Differenzialdiagnostik sowie der verkehrspsychologischen Diagnostik wird hervorgehoben, auch wenn ihre prognostische Gültigkeit im Einzelfall schwierig bleibt. Spätestens wenn die Verkehrsauffälligkeit etabliert oder die Verkehrssicherheit nachweislich gefährdet ist, sollten neben der Verkehrsrehabilitation pharmakologische und psychotherapeutische Behandlungen in Erwägung gezogen werden. Dabei kann auch das individuelle neuropsychologische Profil eine große Hilfe sein.

Sowohl die Kurzversion des Vortrags als auch eine vierteilige Langversion können auf [www.ipg.lu](http://www.ipg.lu) unter „Verkehrspsychologie“ abgerufen werden.



**Nicolay, Dr. Lucien**

Lucien Nicolay war der erste in Luxemburg anerkannte (klinische) Verkehrspsychologe, der mit der Erstellung von Rehabilitationskursen für verkehrsauffällige Kraftfahrer im Rahmen des 2002 eingeführten Punkteführerscheins beauftragt wurde. Zuvor hatte er in Deutschland im Rahmen der psychotherapeutischen Langzeitrehabilitation von alkoholauffälligen Kraftfahrern und Punktetätern sowie in der Ausbildung von „Verkehrstherapeuten“ Erfahrung gesammelt.

## Verkehrspsychologie – Politik in einem gemeinsamen Europa: Maßgebliche politische und rechtliche Initiativen

**Armin Kaltenegger**  
Kuratorium für Verkehrssicherheit

### Ziel des Referats:

Das Auditorium erhält Informationen über wesentliche und nachhaltige Reformen, Initiativen und Programme im Bereich Verkehr der Europäischen Union. Dieses Wissen soll dem Zuhörer die Möglichkeit geben, den Beitrag der Verkehrspsychologie zu Veränderungen, die in dieser Dekade stattfinden werden, selbst zu beurteilen und mitgestalten zu können. Zudem erhält das Auditorium einen Überblick über das Ausmaß der offiziellen Aktivitäten in Europa.

### Inhalte und Methoden:

Der Referent gibt einen strukturierten Überblick über aktuelle, wirksame und geplante Aktivitäten der EU in der laufenden Dekade. Dabei werden ausgewählte Programme, Richtlinien, Verordnungen, Beschlüsse und EuGH-Judikatur empfängerorientiert vorgestellt und jenes Substrat, das im Interesse und Einflussbereich des Auditoriums liegt, hervorgehoben.

### **Beispielsweise sei an zu erläuternden Akten der EU erwähnt:**

- Leitlinie für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit 2011 – 2020
- Weißbuch Verkehr 2011
- Führerscheinrichtlinie
- IVS-Richtlinie
- Rechtsakte zur Schaffung eines automatischen Notrufsystems bei Verkehrsunfällen (e-Call)
- Aircrew-Regulation
- Cross-Border-Direktive (grenzüberschreitende Strafverfolgung)
- Richtlinie über technische Kontrollen



***Kaltenegger, Dr. Armin***

Studium an der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Wien (Mag. iur. 1996) sowie an der Rechtswissenschaftlichen Fakultät der Universität Salzburg (Dr. iur. 2006). Leiter der Rechtsabteilung im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) seit 1999, Leiter des Bereichs Verkehr & Mobilität im KFV bis 2008, Rechtsanwaltsanwärter bei Lansky, Ganzger & Partner (Wien), 2009 Prokurist in einer Wiener Bank, seit 2010 Leiter des Bereichs Recht & Normen im KFV. Lenkerprüfer für alle Klassen in Wien. Vom BMVIT in den verkehrspsychologischen Koordinationsausschuss, den österreichischen Verkehrssicherheitsbeirat, den Beirat des österreichischen Verkehrssicherheitsfonds und in die Mehrphasenkommission berufen. Autor von Fachbüchern, -artikeln und -kolumnen (national und international).

## Die Weiterentwicklung der Verkehrspsychologie durch EU-Projekte und die EU-Verkehrspolitik

**Wolf-Dietrich Zusan & Ralf Risser**  
Gute Fahrt & Factum

Die Verkehrspsychologie hat im deutschen Sprachraum eine sehr eigenständige und auf verkehrspsychologische Diagnostik und Nachschulung fixierte Entwicklung genommen. Im internationalen Bereich hat die Verkehrspsychologie ganz andere Schwerpunkte gesetzt, wie z.B. ein Blick in die Kongressprogramme der Division 13 Traffic Psychology der IAAP aber auch der ICTTP zeigt.

Im letzten Jahrzehnt hat aber die Europäische Union mit ihren Rahmenprogrammen (Framework programmes) die Forschung in Europa beeinflusst und sie hat dabei fast unmerklich die nationalen Forschungsanstrengungen ersetzt. Ein wichtiges Verkehrssicherheitsprojekt der 90er-Jahre war das Projekt GADGET (Guarding Automobile Drivers through Guidance Education and Technology) dessen Enderbericht 1999 in Wien erschien. Es beschrieb vor allem das Lenkerverhalten in Abhängigkeit von Verkehrsregeln und der Verkehrsumwelt.

Das Projekt SAFE (**S**afe **A**utomotive **s**o**F**ware **a**rchit**E**cture) befasste sich mit den Sicherheitseinrichtungen am Fahrzeug. Das Projekt SIZE („Life quality of **S**enior **cit**IZens in relation to mobility conditions“ 2006) entstand im Zusammenhang mit dem Programm „Quality of life and management of living resources“ unter dem Obertitel „The aging population and disabilities“. Es sollte insbesondere versucht werden, die gegenwärtige Mobilität, die Transportmöglichkeiten, die Probleme, Notwendigkeiten und Wünsche verschiedener Gruppen von Senioren zu beschreiben und zu erklären.

Im EU-Projekt ANDREA (**A**nalysis of **D**river **R**ehabilitation progr**A**mmes, 2002), dem vielleicht am stärksten und deutlichsten verkehrspsychologischen Programm wurde versucht herauszufinden, welche Kurselemente mehr oder weniger wirksam sind zur Rehabilitierung verkehrs- bzw. alkoholauffälliger Lenker. Ergänzend dazu untersuchte das Projekt DRUID (**D**Riving **U**nder the **I**nfluence of **D**rugs, alcohol and medicines, 2007) das Lenken von Fahrzeugen unter Beeinträchtigung. Ziel war es, neue Einblicke zu bekommen in das wahre Ausmaß der Beeinträchtigung durch psychoaktive Drogen, um ihre aktuellen Einwirkungen auf die Verkehrssicherheit zu erfassen.

Im Bereich der Verkehrserziehung gab es eine europäische Studie unter dem Titel ROSE 25 (**R**oad **S**afety **E**ducation in the 25 Member States (of that time) 2005). Es wurde nicht nur versucht die Verkehrserziehung zu definieren, sondern auch zahlreiche good practice Beispiele für Verkehrserziehungsmaßnahmen und -projekte in einer standardisierten Form beschrieben.



**Zusan, Dr. Wolf-Dietrich**

Studium der Psychologie und Völkerkunde an der Universität Wien. Doktorat 1969. Vier Jahre Tätigkeit in der Markt- und Sozialforschung. Von 1972 bis 2002 Verkehrspsychologe und Landesstellenleiter im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Gemeinsam mit Max F. Gheri Initiierung der Nachschulung in Österreich. Langjährige Mitarbeit in der Redaktion der BÖP Zeitschrift „Psychologie in Österreich“. 6 Jahre Mitarbeit im Board of Ethics der EFPA. Ca. 120 Publikationen, viele Vorträge, Radio- und TV Interviews. Seit 2004 Tätigkeit im Männerbüro der Katholischen Männerbewegung (KMB).



**Risser, Dr. Ralf**

Geboren 1949 in Lienz/Osttirol. Dr. phil. an der Universität Wien (Psychologie & Soziologie), Dozent für Verkehrssoziologie an der Universität Wien seit 1988. Von 1995 bis 2012 Univ. Lektor an der TU Wien. Seit 1988 Kooperation mit dem Institut für Technologie und Gesellschaft der Technischen Universität Lund in Schweden. Von 2005 bis 2012 dort adjungierter Professor. Miteigner des Forschungsinstituts FACTUM in Wien.